Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VI | Lwów, styczeń 1929 | ZESZYT 1 (45)

Biblioteka Jagiellońska
1003122433

ROK NOWY

poświąteczna cisza
mróz na polu biały
na szybach kwiaty pierzaste
skłębione
po bokach dróg
brudnawe śniegu zwały
drgają drzew bezlistnych konary zlęknione

przy oknie
na brzegu strzechy
sople świecą
we słońce pada jedna łza
po drugiej
ziemią zdrowe i mroźne westchnienia lecą
a noce idą czarne
zimne
długie

pójdziemy do izby dalekiej
zacisznej
wszystkie drzwi i okna zamkniemy szczelnie
zgasimy światła jaskrawe i pyszne
będzie nam błogo
spokojnie i sielnie

za latami westchniemy
co przeszły dawno
i ślą przez mgłę przeszłości uśmiech niemy
młodość wspomniemy też gorącą
przesławną

było to bardzo dawno
wiemy
wiemy

poświęćmy smętną chwilę minionym latom
lecz słuch nasz musi być czujny i młody
przecież
kroki silne słychać już za chatą
radosne życie
wiosna skruszy lody

i wyjść musimy na powitanie jutra
jak wojsko w ataku rzucimy rowy
bezpieczne

do marszu złota trąba już gra
idzie do nas tęskny
młody
rok nowy

niesie marzeń ziszczenie barwne i złote
jawę
a nie sen o czynie i trudzie

zbudzi on w sercach ognia płomienne sploty
lecz wstań
wyjdź
działaj
śpiący wielkoludzie

Dziękujemy uprzejmie za nadesłane życzenia Świąteczne i przesyłamy wszystkim Kolegom, Czytelnikom i Współpracownikom serdeczne i szczere życzenia w dniu Nowego Roku.

REDAKCJA „CZASOPISMA“

SMUTNA PRAWDA

Minął rok 1928! Skończył się znów jeden rok pracy usilnej a bezowocnej, rok rozczarowań, zawodów i — nędzy! Bilans jego jest nad wyraz smutny i zatrważający! Smutny, bo wskazuje, że żadna, choćby najuczciwiej pojęta, najspokojniejsza i najrzetelniejsza praca związkowa nie daje już wyników! Zatrważająca zaś dlatego, że lekceważenie bytu rzesz pracujących i ich rodzin przemieniło się w system.

Wiele, bardzo wiele należało się nam od Państwa za uczciwą, z zaparciem spełnianą służbę, za wysiłki ponad przepisane obowiązki służbowe.

Czekaliśmy!

Zdając sobie sprawę z trudnego położenia finansowego Państwa, zacisnęliśmy zęby i cierpieli, licząc na dobrą wolę właściwych czynników; na to, że nadejdzie wreszcie chwila, w której spełnione zostaną najżywotniejsze, a najsłuszniejsze żądania pracownicze. Niestety! Rok mijał po roku. — Łudzono nas nadziejami, dobrą wiarą do ostatnich granic, by w końcu — ujmując mylnie spokój — przestać się z nami liczyć zupełnie — by z całym cynizmem drwić z postulatów, naigrawać się z nędzy pracowniczej!

Przyszło wreszcie do tego, że rozgoryczona rzesza zaciska już nie zęby tylko, ale i pięście. Dowodem jest ostatni strejk — środek walki, od dłuższego już czasu przez pracowników kolejowych nie stosowany.

Jakkolwiek z wielu stron, w rozmaity sposób, z pewną może słusznością, obniża się wartość strejku, jednakowoż spontaniczny jego wybuch — w dzisiejszych warunkach, jest najlepszym dowodem, że miara cierpliwości przebrała się, że opanowywać zaczyna umysły coraz silniej rozpacz, popychająca do ostateczności!

Zły to znak! Odruch pewnej części pracowników kolejowych, ujawniony w ostatnim strejku, niech będzie dla miarodajnych czynników poważną przestrogą, że najwyższy czas skończyć nierozważną zabawę z ludźmi głodnymi!

Uparcie, z piedestału władzy głoszone twierdzenie, że dla pracowników państwowych i kolejowych nic nie da się zrobić, że skarb nie wytrzyma nowego obciążenia, że muszą być wskazane źródła pokrycia, nie przekonuje już ludzi pogrążonych w ostatecznej nędzy!

U góry trwa zabawa o formę i paragrafy, w czasie, gdy ludzie moralnie i fizycznie upadają pod obuchem biedy i głodu.

Mimo słowa, padające przy rozmaitych okazjach z ust wysokich czynników — o najlepszej ich woli wobec rzesz pracowniczych, nie zrobiono dotychczas nic. Dobrej woli nie okazano w niczem, owszem, każde niemal nowe pociągnięcie nie pokrywa się z szczodremi wynurzeniami.

Dziesięciolecie Odrodzenia Polski i stworzenia polskiego kolejnictwa, dawało najlepszą sposobność, częściowego choćby naprawienia krzywd i zaniedbań, okazania choćby w niekosztowny, platoniczny sposób dobrej woli, o której tyle się deklamuje.

Sposobność pominięto lekkomyślne.

Zdając sobie sprawę, że dobry gest nawet przyczyni się znacznie do uspokojenia umysłów i wzbudzi na nowo zamarłą wiarę w życzliwość i dobrą wolę władz, przedłożyliśmy Ministerstwu Komunikacji we właściwym czasie memorjał, który i inne Związki poparły.

W memorjale, licząc się skrupulatnie z możnością finansową Państwa, przedstawiliśmy postulaty

MÓJ KĄCIK

TAJEMNICA JEDNEJ NOCY.

Mój wierny kamerdyner Kalendarz, do którego przyzwyczaiłem się jeszcze w domu rodzicielskim, zapowiedział wizytę modnego gościa. Jest to dawny znajomy, blagier i megaloman, o starokawalerskiej pedanterji, który w regularnych odstępach składa mi wizytę. Nazywa się egzotycznie „Rok Nowy", prowadzi obiecującą konwersację, ma powierzchowność dystyngowaną, przepadają i upadają za nim kobiety, słowem, jak rzekłem, jest modny.

Zainkasowawszy, z kołomyjską flegmą, miesięczne pobory i zmyliwszy tropy inkasentów kilku znanych firm, które udzielają kredytu, wróciłem wcześnie do domu i z zadowoleniem, poraz już nie wiem który, oglądałem dziwaczną wizytówkę, mizdrzącą się do mnie czerwoną cyfrą „1".

Miałem jeszcze kilka godzin czasu wolnych, ale jako gospodarz musiałem być czujny. Raczyłem więc wezwać kapłankę kawalerskiego primusa, a żonę tępawego kasztelana Szymona i kazałem na godzinę 9-tą zastawić kolację, którą miało zaszczycić trzech oficerów „Klubu małej czarnej". Kolacja skromna, sławna i osławiona tylko wśród członków klubu, zapowiadała się normalnie.

Punktualnie o godzinie 21-szej weszliśmy w niemetafizyczny kontakt z firmą Baczewski, który trwał czas dłuższy, przerywany sałatką francuską, studzonym karpem i smażonemi ozorami, które są rasową, rytualną i rodzajową potrawą na redaktorskim stole.

Przy kolacji padło wiele słów paskudnych, uszczypliwych i buntowniczych, ale nie śmię je powtórzyć, gdyż zasmuciłbym nasze teściowe i rzucił cień zgniły na stosunki rodzinne, społeczne i obyczajowe, co chciałbym za wszelką cenę uniknąć.

Pracując niezmordowanie poszliśmy w krainę winnic francuskich, jako, że chwila była uroczysta i godna widoków słonecznych, zaczarowanych śmiechem Pana, tańczącego i rubasznego, ale wiernego bożka serc cnotliwych, mających upodobanie w sprawach radosnych, pogodnych i kontemplacyjnych. Idąc tak wytrwale, flaszka za flaszką, usłyszeliśmy dwanaście uderzeń zegara, a do pokoju wszedł oczekiwany gość, strojąc grymas uprzejmy i wiele obiecujący.

Krótkie przywitanie i gość zasiadł do stołu. Z precyzją, która wieńczy dzieło, nalałem pół lampek koniaku, wykończyłem szampanem i sporządziwszy w ten sposób królewski napój Krystjana XIII. powitałem gościa mową złotoustną i wzniosłą:

— Jako gospodarz lokalu i głowa „Klubu małej czarnej", mam zaszczyt powitać Cię w tych ścianach, gdzie rodzi się światopogląd, gdzie tuba telefonu melduje wszystkie poruszenia społeczne, polityczne i artystyczne. Skoro podniesiemy żaluzje naszych ścian, świat

łatwe do spełnienia, a dające możność ujawnienia dobrej woli.

Żądaliśmy posunięcia wszystkich pracowników o jeden szczebel, oraz podwyżki dla sezonowych. Gdy obliczymy, że w myśl powyższego żądania należałoby wypłacić około 150.000 pracownikom przeciętnie po 12 zł miesięcznie więcej, dojdziemy do kwoty około 21 miljonów rocznie. W pierwszym, a więc obecnym roku, po potrąceniu 50% przewidzianych ustawą, miałby skarb kolejowy wypłacić około 10,500.000 zł. Wydatek minimalny — spowodowałby duże zadowolenie, miałby duże znaczenie moralne.

Żądaliśmy dalej amnestji ujętej godnie, co nie wymagało przecież „wskazania pokrycia" i mogło moralnie bardzo wiele zdziałać. Ogłoszona amnestja nie świadczy o zrozumieniu nastrojów wśród pracowników.

Żądaliśmy wydania pragmatyki służbowej, zredagowanej w porozumieniu ze Związkami. Niestety! Jakiś projekt pragmatyki błąka się po biurkach ministerjalnych cudotwórców, nie uzgadniano go jednak z przedstawicielstwem pracowników, przeciwnie, treść jego ukrywa się przed nimi jak najskrupulatniej.

Żądaliśmy takiej drobnostki, jak przyznanie pracownikom steranym 25 letnią służbą stałych legitymacyj na wolny przyjazd kolejami w Polsce. Postulat zupełnie niekosztowny w swej realizacji, spełnienie jednak wywarłoby najlepsze wrażenie na całą rzeszę pracowników. I tej drobnej rzeczy nie umiano zrozumieć.

Żądaliśmy wreszcie naprawienia krzywdy, wyrządzonej sławną ustawą uposażeniową z roku 1923 wszystkim pracownikom danego stopnia V, których zaszeregowano do grupy VII. Przeszeregowanie to pociągnęłoby minimalny tylko wydatek. I w tym wypadku, nie umiano zrozumieć moralnego znaczenia postulatu, nie zdołano osłodzić ostatnich lat służby ludziom, którzy przepracowali wiek swój w kolejnictwie i w wielkiej mierze przyczynili się do stworzenia i budowy kolejnictwa polskiego. Istnieje ponoć w tym kierunku tak bardzo twarda „ustawa", że nawet znowelizować się jej nie da?!

Czy w odniesieniu do całego zagadnienia widać dobrą wolę? — Nie! Dobra wola wobec pracowników, to frazes, dziś już bez najmniejszego waloru. Natomiast jedyną prawdą jest obojętność i cynizm, fałszywie zrozumiana „mocna ręka", prawdą niezdolność zrozumienia wielkiego zagadnienia społecznego!

Z całą gorliwością znajduje się fundusze na najrozmaitsze „inwestycje", budowy, gmachy, na muzea, parki i wiele, wiele innych rzeczy, pięknych wprawdzie, cennych, może i pożytecznych, nie tak jednak pilnych — jak zaspokojenie głodu ludzkiego i nędzy!

Na wszystko znajdują się pieniądze, choćby przy znacznem rozdęciu budżetu, dla tych jednak, którzy państwowość i potęgę kraju budują i utrzymują, istnieje tylko odpowiedź: „nie ma"!

I dlatego coraz silniej zaciska się pięść!

Jeżeli Ci się

„CZASOPISMO"

podoba, powiedz o niem Kolegom, jeżeli Ci się nie podoba — napisz

REDAKCJI

cały zobaczymy. Będzie więc miasto, tonące w oceanie świateł i drgające w takt wielu muzyk, wyrzucających tony silne, lecz drepcące w miejscu. Zobaczymy morze zbrodni i nędzy z fosforyzującemi falami przeznaczenia, podpatrzymy szczęście małe i ciche, płonące w ukryciu blaskiem jasnym, który oślepia cynika (łezka). Zobaczymy też pracę, co oczy człowieka zalewa potem głodu i sławy. Lecz zawsze widzimy tylko dzień dzisiejszy. Nie wróci to, co było wczoraj, nie potrafimy uniknąć tego, co przyjdzie jutro. Uczcijmy dzień dzisiejszy i naszego miłego gościa, który Dziś tylko reprezentuje!

Wychyliliśmy kieliszki, jeszcze parę kwintetów, lecz rozmowa nie kleiła się.

— Proszę panów, właściwie, poco ludzie tak raptownie szaleją przez tę jedną noc? My tu w zaciszu rozprawiamy (wogóle wielkie sprawy dzieją się w zaciszu) ale tam, ale tam w mieście gaszą światła na moment, całują się, obejmują i szczypią, upijają i zdaje im się, że wydarzyła się rzecz ważna. Ja nic podobnego nie widzę; poprostu Kalendarz zmieni kalendarz i kwita. I cóż właściwie może się stać? Wszystko na preliminarz, a nie każdy może go wykonać. Czy dlatego się cieszyć, że dziś tylu ludzi ustala swój osobisty preliminarz? Fantazje i mrzonki! Preliminarz jest dobry, ale gdy go wykonamy, gdy wykonujemy dziś. Jutro może być kataklizm, rewolucja, czy coś podobnego. Dziś żyjemy. Jutro... o tem nawet się myśleć niechce.

— Moi panowie — westchnął Nowy — bierzemy wszystko za gorąco i pesymistycznie. To jest filozofja konia dorożkarskiego i karawaniarza. Dziś jest pięknie i różowo, (mieszał oranżadę Meinla z koniakiem i cytryną) a te wszystkie kataklizmy rodzą się w naszych mózgownicach tylko i dla nas są straszne pozornie. Właściwie, i rewolucja i trzęsienie ziemi i małżeństwo są wypadkami w istocie rzeczy wesołemi, a z perspektywy czasu stając się jeszcze bardziej różanemi (czkawka) Bo przecież nic nowego na świecie niema (potężny łyk i odkorkowanie nowej butelki). Dziś pracujesz ty, buntujesz się jutro i zmuszasz bliźniego do podobnie ostatnich wysiłków — mam na myśli rewolucję i małżeństwo — albo, dziś trzęsiesz instytucją lub biurem, a jutro lawa lub teściowa trzęsą tobą — mam na myśli wybuch wulkanu i małżeństwo — dziś tobie nie dali trzynastej pensji, jutro ty nie płacisz trzynastej raty i zaciągasz nowe długi — mam na myśli ustawę uposażeniową i małżeństwo — i t. d. (potężna czkawka, która wywraca lampę w sąsiednim pokoju). Bo jesteśmy pesymistami.

— Pan wybaczy: właściwie nie jesteśmy pesymistami i uśmiechamy się, jak mistyczna dusza Nipponu (czkawka o zapachu ementalera). Uśmiechamy się przez kraty niepowodzeń życiowych i wzdychamy do świata, powietrza i słońca (spojrzenie w stronę łazienki). I Dziś i Jutro nudzą nas, są jałowe, nie przemawiają do nas językiem europejczyka (syfon z cytryną). Urodzeni

PROPAGANDA TURYSTYKI A MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Rzadko które w Europie państwo nowopowstałe potrzebuje tak propagandy gospodarczej jak Polska, i rzadko niestety które tak nieudolnie ją prowadzi.

Nie będziemy się zastanawiali nad brakiem propagandy gospodarczej w innych dziedzinach, zwróćmy odrazu uwagę na nasze koleje, jako na aparat państwowy działający bodaj lepiej od innych, a w każdym razie czyniący z roku na rok znaczne postępy.

Cóż za granicą wiadomo o naszych wybitnie pięknych podkarpackich szlakach kolejowych, które zainteresować mogą pod względem technicznym. a zachwycić malowniczością krajobrazu, czy na naszych linjach kolejowych istnieje jakikolwiek ruch turystyczny, czy w wagonach kursujących w międzynarodowych pociągach zobaczymy choć jeden widok Tatr, Pienin, Worochty czy Jaremcza? Gdzież są te zapowiadane wydawnictwa w obcych językach, któreby informowały świat turystyczny o pięknie naszych Beskidów?

Leży przedemną tygodnik „Railway Age“ wvchodzący w Chicago, poświęcony sprawom kolejnictwa całego świata, cieszący się ogromną poczytnością nietylko w Nowym ale i w Starym Świecie. Czytam w nim artykuły ilustrowane doskonałemi zdjęciami szlaków kolejowych Chin, Japonji, Afganistanu, Niemiec, Francji, Austrji, Jugosławji, Turcji i Czechosłowacji, tylko o Polsce nic. Ale przepraszam... jest! Jest artykuł p. Wrighta ilustrowany fotografjami dworca w Łapach, baraku w „kazionnom stile“ — Domu dziecka — odrapanej rudery w Białymstoku, i wieży ciśnień w Łapach na tle brudnych drewnianych chałup — to... i wszystko.

Fala krwi uderza do głowy, gdy się patrzy na te ilustracje, pokazujące światu to, co mamy najbrzydszego, lecz zato nie można winić p. Wrighta, dał co miał, lecz nasze Ministerstwo Komunikacji nic nie dało.

Propagandę na kolejach polskich objęło wszechwładnie Towarzystwo „Puch“ hale i poczekalnie dworców kolejowych oblepione krzykliwemi afiszami reklamowemi firm, na peronach i wagonach widoki Warszawy. Krakowa lub Gdyni, przypominające drzeworyty z średnich wieków, w tandetniem, niesmacznem wykonaniu, często bez oznaczenia, co przedstawiają, pozatem nic więcej.

Większość uzdrowisk Polskich leży na Podkarpaciu, $80^{0}/_{0}$ podróżnych na podkarpackich linjach kolejowych to kuracjusze i letnicy, których nie zachęta z jakiejkolwiek strony, lecz polecenie lekarza, lub własne doświadczenie wysłało szukać zdrowia i sił w kryształowem górskiem powietrzu, i mineralnych wodach.

Statystyka wykazuje zaledwie $40^{0}/_{0}$ miejsc zajętych w pociągach w stosunku do zaoferowanych, wysuwa się konieczność podwyższenia taryfy osobowej z powodu deficytowego ruchu osobowego, leaz nie czyni się nic, by podnieść frekwencję w poeiągach, by zachęcić do podróży koleją budzeniem zainteresowania i ciekawości oglądnięcia pięknych nieznanych stron kraju.

Większość obszaru Polski to niziny, olbrzymia większość mieszkańców tych nizin nie wie nawet, jak piękne i malownicze są południowe połacie kraju, nie wie gdzie wyjechać na wywczasy letnie, nie wie o nas nic zagranica, jak zdaje się nie wie i Ministerstwo Komunikacji, że w Polsce niepodległej powstał poważny przemysł uzdrowiskowy, którego pomyślny rozwój leży chyba w interesie Państwa.

Powstał jakiś wprawdzie komitet propagandy, powstał jako nowy urząd, którego akcji dotychczas nikt stwierdzić nie może.

Wiek z górą przeżyliśmy w niewoli, dwa pokolenia przeżyły obok siebie, odgrodzone granicami zaborów, i zapomniały jak wygląda zagroda sąsiada. Czas najwyższy przypomnieć powstałym z niewoli nieznającym się sąsiadom, że nie za granicą, lecz u nas o miedzę znajdą góry i lasy i kryształowe powietrze, i wody lecznicze.

A zadanie to winno przedewszystkiem spełnić to ciało administracji państwowej, które jest wyrazem postępu techniki w pokonywaniu odległości, — Ministerstwo Komunikacji, choćby patrząc jak to robi zagranica.

Przy całej piękności szlaków górskich, jakże rażą podróżnego, małe ciasne i brudne stacyjki naszych uzdrowisk, niema na nich kwiatka, niema peronu, niema pomieszczeń dla publiczności, budynki stacyjne odrapane, bo nie ma funduszów na ich remont, słowem jest wszystko, by turystę zrazić, i obrzydzić mu przyjazd.

Nie wystarcza do propagandy ruchu turystycznego reklama, nie wystarcza wskazywanie na piękno przyrody, trzeba dać coś pozytywnego, trzeba dać na kolejach wymagane wygody, dostateczne pomieszczenia i czystość, trzeba dać wygodne wagony, trzeba organizować ruch turystyczny, i popierać go, popierać w zrozumiałym interesie kolejnictwa, które nie powinno bagatelizować sobie konkurencyjnego ruchu samochowego, który niemal wyłącznie opanował ruch na głównych traktach górskich, nie wolno rezygnować z olbrzymich dochodów jakie całemu bilansowi państwowemu przynosi należycie zorganizowany ruch turystyczny zagranicą.

H. K.

---

w niewoli, okuci w powiciu, reskrypty i zarządzenia idą z nami w życie... (płacz rzewny) o Warszawo, miasto moich marzeń.

— Za pozwoleniem. Rozumię Waszą tragedję, smutek szczery i nie udany. Ale to wszystko było. Teraz rozpoczną się nowe czasy. Już dziś wychodzi prowizoryczny dodatek do noweli do rozporządzenia w sprawie systemizacji tymczasowych norm życiowych obywateli. Wszystko się poprawi. Ten koniak z trzema gwiazdkami potanieje o $50^{0}/_{0}$, gdyż zaległe podatki obrócone będą na sanację należytości obrotowo-dochodowych. (To jest Baczewski? Do luftu!) Nowe taryfy i wykresy zapewnią znośny byt pracowników państwowych, praca umysłowa zmaterjalizowana będzie w sposób nigdzie przedtem nie widziany.

— Inteligencjo! Nie siedź w ścianach niemych swych domów, zalegnij dziś wszystkie bary, maskarady i sale. Ja, Rok Nowy, dam ci dalszą możność robienia długów, zapewnię kredyt, wypłacę dodatek mieszkaniowy za 1928 r., wypłacę różnicę w poborach, powstałą przez unieruchomienie mnożnej od 1925 r. Ja, Rok Nowy, zapowiadam ludziom pracy świetlaną przyszłość, o ile z rezygnują ze swych zachcianek, z swych mrzonek o czystym barłogu i posilnej strawie. Przynoszę Wam zapowiedź... lepszego jutra... (chrapanie wymowne z czterech foteli).

Tżc.

PRZED ZJAZDEM ZAWIADOWCÓW STACYJ

Patrząc krytycznie na historję zabiegów i walk kolejarzy o poprawę bytu w ubiegłem dziesięcioleciu, stwierdzić możemy, że tam, gdzie zgłodniałe masy zbiorowym czynem żądały zaspokojenia ich ekonomicznych postulatów, tam zawiadowców stacyj nigdy nie było. Rozumiejąc trudne położenie organizującego się Państwa, zawiadowcy stacyj uważali za rzecz nieobywatelską i nieetyczną, przystępywać do jakiejkolwiek radykalnej akcji we własnym interesie.

Natomiast tam, gdzie należało wytężyć wszystkie siły, by w pracy zawodowej sprostać wszelkim wymogom chwili, by wywiązać się z włożonego na ich barki ciężkiego zadania tworzenia najzdobniejszych komórek egzekutywy eksploatacji, jako podstawy całego przedsiębiorstwa kolejowego, dali wszystkie dowody obywatelskiego zrozumienia interesu Państwa i tężyzny zawodowej.

Gdy wszystkie inne kategorje pracowników kolejowych, prowadziły i prowadzą pod egidą swych związków zawodowych targi i walkę o swe jutro, zawiadowcy stacyj od lat dziesięciu czekają cierpliwie, aż znajdzie się ktoś, kto czystą zupełnie dotychczas kartkę w ich rachunku zysków, zacznie zapisywać realnemi pozycjami. Niestety, gdy kartka strat w tym rachunku szczelnie już wypełniona, żadne horoskopy nie wskazują na to, by była jakakolwiek tendencja zaopiekowania się inteligentnymi parjasami.

Doceniając nasze stanowisko, dla podstaw kolejnictwa i wpływ na masy pracowników stacyjnych, wszystkie związki ogólne kolejarskie ubiegały się o pozyskanie zawiadowców stacyj na członków, wywieszając szumne reklamy troskliwości o poprawę ich bytu na swych afiszach programowych, lecz żaden z nich nie wyszedł poza ramy zwykłej demagogji, schlebiając masom ustawicznie głodnym grup i stanowisk, nigdy nie wysunięto zdecydowanie i szczerze naszych postulatów.

I nic też dziwnego, że po dziesięciu latach istnienia niepodległego Państwa i polskiego kolejnictwa, każda kategorja pracowników może się pochwalić pewną zdobyczą, jedni jedyni zawiadowcy stacyj, nie tylko, że nic nie otrzymali lecz zostali wydziedziczeni z całego szeregu praw nabytych, ich stanowiska bez względu na wymagane kwalifikacje poniżono niemal do poziomu stanowisk strażników na przystankach, przy ogólnem obniżeniu poziomu intelektualnego, zrównano ich z faktycznymi analfabetami.

Za ten obecny stan, stan nie do zniesienia, nie można winić wyłącznie decydujących czynników, ani polityki ogólnych związków pracowniczych, — one poszły po linji najmniejszego oporu i uwzględniały przedewszystkiem żądania tych, którzy najgłośniej wołali.

W biernem wyczekiwaniu strawiliśmy dziesięć lat i czas ten chyba dostatecznie przekonał nas, że nie możemy ani na chwilę dłużej oglądać się na to, że ktoś zrobi za nas w naszym interesie to, co my sami winniśmy dokonać.

Dość apatji i bierności, dość małości ducha, wyrażającej się w ogólnie przyjętem powiedzeniu „i bezemnie zrobią, jeśli mają coś zrobić“, — sua fata in suas capiamus manus, — swe losy weźmy we własne dłonie, bo zalew bliski.

Krajowy zjazd zawiadowców stacyj z wykształceniem średniem, niech będzie żywiołową manifestacją zapomnianej przez nasze władze i społeczeństwo warstwy inteligencji kolejowej. Niech społeczeństwo i władze z ust Zjazdu dowiedzą się, jaką jest nasza dola, niech się dowiedzą, co w nas od szeregu lat nurtuje, niech orzekną, czy po dotychczasowej linji pauperyzacji naszych stanowisk i tępienia inteligencji w kolejnictwie wolno pójść dalej.

Jak wśród zawiadowców stacyj niema ani jednego, którykolwiek nie zdawał sobie sprawy z grożącego niebezpieczeństwa, tak nie powinno na zjeździe braknąć nikogo. Nie w cichym kącie, nie wśród zaufanych, lecz publicznie na zjeździe niech wypowie się nasza poniżona godność, niech wskaże źródła i środki obecnego opłakanego stanu.

Zawiadowcy stacyj starzy czy młodzi, z wielkich stacyj dyspozycyjnych i zapadłych dziur, wszyscy na Zjazd Krajowy we Lwowie!

ZJAZD ZAWIADOWCÓW STACYJ

Odpowiadając żądaniom Kolegów zawiadowców stacyj odbył Komitet Organizacyjny Zjazdu, złożony z delegatów wszystkich okręgów plenarne posiedzenie w lokalu Zarządu Głównego w dniu 8. grudnia 1928 na którem uchwalono zwołanie Zjazdu na dnie 19 i 20 stycznia 1929 z następującym programem:

Dnia 19 stycznia:

1) Godz. 8·30 zbiórka na dworcu we Lwowie i wspólne śniadanie.

2) Godz. 10 uroczysta Msza św. w Kościele św. Elżbiety.

3) Godz. 11·30 otwarcie Zjazdu w salach Małopolsk. Tow. Roln. ul. Mickiewicza 26. I. p. przywitanie Gości, wybór prezydjum i komisyj.

4) Przerwa obiadowa, obiad wspólny na dworcu kolejowym.

5) Godz. 16-ta referat główny i początek dyskusji.

6) Godz. 22-ga raut urządzony przez Z. O. Lwów w salach Małop. Tow. Roln.

Dnia 20 stycznia:

1) Godz. 9 dalszy ciąg dyskusji i wnioski.

2) Wybór Zarządu Sekcji Zawiadowców stacyj przy Z. U. P.

3) Zamknięcie zjazdu i gremjalne zwiedzanie zabytków Lwowa.

O urlopy i wydanie biletów wolnych na pociągi pospieszne wystąpił Zarząd Główny Z. U. P. do Ministerstwa Komunikacji.

Udział w Zjeździe zawiadowców zechcą Koledzy natychmiast zgłaszać właściwym Zarządom Okręgowym, które zapewnią im absencje i dopilnują wydania biletów.

ZNOWU KAPANINA

Zrzędą nazywamy człowieka, który gdera, mamrocze i narzeka, zawsze z czegoś niezadowolony, nachodzi drugich, denerwuje ich afiszowaniem swych przeróżnych dolegliwości, braków i t. p

Za takiego neurastenika, zrzędę uchodzą niewątpliwie pracownicy państwowi w oczach pewnej części przedstawicielstwa sejmowego, a osobliwie Rządu. Ale najmniejsza o tę niepochlebną opinję, czy tu, czy tam; faktem jest, że jeśliby ktoś komuś przez długi szereg lat coś obiecywał, najuroczyściej przyrzekał i oficjalnie zapewniał, iż owe przyrzeczenia i zapewnienia tuż-tuż „staną się ciałem" a tymczasem stale słowa nie dotrzymywał, to podobne postępowanie zdolneby było przyprawić drugiego nietylko o histerję, lecz o ciężką chorobę.

Od chwili odrodzenia się państwowości polskiej obiecuje się pracownikom państwowym i naturalnie kolejarzom złote góry z prawa i z lewa na terenie parlamentarnym i niejednokrotnie też poszczególne Rządy przyrzekały im rajskie jabłuszko. Gdyby naprawdę te wszystkie błędne ogniki nadziei i piękne słowa z tylu lat naraz cudownie się zrealizowały, pracownicy państwowi staliby się zpewnością najszczęśliwszemi istotami pod słońcem!

Najwięcej jednakże naprzyrzekał pracownikom państwowym Rząd pomajowy, i to przez usta samego premjera, p. Dra Kazimierza Bartla. W szczerość i powagę powyższych oświadczeń, najbardziej miarodajnych, pracownicy państwowi wierzyli święcie, gdyż właśnie Rząd pomajowy przez usta Marszałka Piłsudskiego zapowiedział, iż przyszedł łagodzić nędzę i biedę, oraz wymierzać sprawiedliwość. Ponadto prosta lojalność wobec oficjalnych wynurzeń szefa gabinetu nakazywała ufać w ich autorytet — a tu niestety taki zawód na całej linji!?... Cóż teraz mówić o jakichś wielkich zasadniczych zagadnieniach kolejowych, o komercjalizacji, pragmatyce i t. d. skoro pozwala się kilkaset tysięcznej armji pracowników państwowych marnieć w najwyższym niedostatku wraz z rodzinami, gdy ma się serce i sumienie obserwować latami rozdzierający obraz ich moralnej i materjalnej udręki.

Pracownicy państwowi bardzo dobrze umieją patrzeć i widzą co się dzieje. W Sejmie część stronnictw jest np. za wypłaceniem pracownikom państwowym 13-tej pensji i pewne stronnictwo stawia w tym kierunku nagły wniosek. Otóż większość Sejmu utrąca dany wniosek jako demagogiczny, gdyż Rząd ma ponoś w zanadrzu plan przyjścia interesowanym z pomocą od 1 stycznia 1929. Zamierza się w szczególności normalnie wypłacić pracownikom państwowym od wspomnianego terminu dodatek mieszkaniowy stosownie do wzrostu komornego i spłacić ratami zaległą różnicę tego dodatku za rok 1928. Pięknie! Ale na Boga, jak można było wogóle odmawiać pracownikom państwowym tego, co obowiązuje w myśl ustawy? To nie dość, iż się nieprawnie wstrzymywało wypłatę dodatku mieszkaniowego w należnej wysokości, to się jeszcze będzie tę ustawową zaległość „kapać" w ratach? I znowu pracownicy państwowi nie odczują żanej ulgi w swej krytycznej sytuacji życiowej.

I jakże tu nie być zrzędą!? Doprawdy, nie ma państwa w Europie, gdzieby tak cicho siedziały masy pracownicze, jak w Polsce, mimo tak ogromnego pokrzywdzenia. Świadczy to z jednej strony o niezwykle obywatelskiem umiłowaniu porządku społecznego, o pełnej poświęcenia i zaparcia się ofiarności dla własnego Państwa, dla Polski. Nie godzi się szarpać drgające bólem nerwy ludzkie!

ZAGADNIENIA KOMUNIKACYJNE

V.

„Po kablach pobiegną strwożone depesze,
Pobledną w hallach banków zgrzybiali Loyd Ge-[orge'e
Przesuniemy zegary świata o miljon przyśpieszeń!
. . . .
Uderzą dzwony na trwogę w omglonym Londynie,
Gdy nasze statki wpłyną w gładź morza milczącą,
Krążownik smutny niemiecki przypłynie
I flagę czarną zwiesi przed Gdynią rosnącą!...

M. Czuchnowski.

Poruszywszy w całym szeregu artykułów szereg zagadnień z dziedziny komunikacji, a więc rozbudowę sieci P. K. P., sprawę lądowych dróg wodnych, rozwój ruchu automobilowego w Polsce, wreszcie sprawy lotnictwa cywilnego, chciałbym na zakończenie wspomnieć i o naszej komunikacji morskiej.

Polska, jako państwo mocarstwowe, z dostępem do morza, powinna mieć również własną komunikację morską, własne linje okrętowe, choćby tylko dlatego, aby dla swego eksportu otworzyć zagraniczne rynki zbytu, zdobyć je, rozszerzyć. Eksportem polskich towarów obcemi linjami okrętowemi nie potrafimy zagranicznych rynków zbytu, a zwłaszcza zamorskich, zdobyć, gdyż ogólnie wypróbowane przysłowie głosi, że: „handel idzie za banderą". Więcej znaczyć będzie w zamorskich portach ukazanie się flagi polskiej aniżeli przewóz największej ilości towaru obcym okrętem, więcej znaczenia ma własna choćby jedna linja okrętowa, aniżeli największy ruch obcemi linjami towarowemi.

Sprawa należycie ujętego eksportu, a więc nietylko dobrze zorganizowanego, ale na własnych statkach dokonywanego, stanowić będzie przedewszystkiem o naszym bilansie handlowym, o którym ciągle się dziś czyta, pisze i mówi. Eksport ma dla życia gospodarczego nadzwyczaj ważne znaczenie i jeżeli jest skutkiem planowo przeprowadzonej akcji gospodarczej w państwie, stanowi o jego tężyźnie i sile ekspanzywnej gospodarczej.

Dlatego też wtedy będzie w Polsce dobrze, wtedy Polska osiągnie międzynarodowe znaczenie, a zarazem płynące z niem korzyści, skoro nietylko propagować będzie, nie pod każdym względem pochwalaną, ideę samowystarczalności, ale, kiedy przeprowadzi u siebie zrozumienie dla należytej organizacji eksportu i kiedy również uczestniczyć będzie w międzynarodowym obrocie towarowym. Eksport ten i import będzie zależnym również od linij okrętowych własnych. Tańszy jest bowiem towar, przewożony na własnych okrętach, aniżeli na okrętach obcych.

Chodzi zatem o to, aby mieć własne linje okrętowe, a przedwszystkiem umieć roztropnie pokierować polityką w handlu zamorskim.

Polska istnieje jako mocarstwo lat 10. Pomiędzy jej upadkiem, a powstaniem upłynęło kilkanaście dziesiątek lat, które zaważyły wielce na jej gospodarczo-finansowej szali w odniesieniu do poszczególnych państw od setek lat istniejących. Wszystkie państwa okoliczne a zwłaszcza sąsiedzi na Bałtyku, miały rozwinięte i ustalone linje okrętowe, z ustaloną opinją w sferach handlowych, z któremi Polsce wypadnie niejednokrotnie walczyć, względnie układać się, wchodzić w porozumienie.

Ciekawi jesteśmy, czy i jak daleko posunęła się Polska w rozwiązaniu powyższych zagadnień i jakie są zmiany rozwiązania tej nader ważnej kwestji komunikacyjnej? Polityka Polski jest pod tym względem bardzo umiarkowaną i rozsądną. Do kampanji handlowej na morzu przygotowuje się systematycznie i spokojnie. Podnosi znaczenie portów polskich, jakiemi są Gdańsk, Gdynia i Tczew. Buduje bezpośrednie linje, kolejowe, zdążające do tych portów, linje, które będą dalszym ciągiem niejako linji zamorskich w głąb państwa sięgających. Sprawa rozszerzenia i powiększenia znacznie portu gdańskiego leży jej również dobrze na sercu jak rozbudowa Gdyni i Tczewa. Wiemy dobrze ze sprawozdań statystycznych, że olbrzymi rozwój portu gdańskiego od czasu przyłączenia Gdańska do Rzplitej (jako wolnego miasta) przestał być kwestjonowanym i w Gdańsku samym i w Niemczech. Z podrzędnego bowiem portu bałtyckiego, zaniedbanego przez Niemcy, stał się Gdańsk potężnym portem na północy, bijącym w konkurencji Szczecin, Królewiec i inne porty na Bałtyku. Jeżeli ogólny obrót przez port w Gdańsku wynosił przed wojną 2,250.000 ton, to w roku 1927 wynosił już około 8 miljonów ton, a w najbliższych latach obrót ten według przypuszczalnych obliczeń wynieść ma do 12 miljonów ton.

Rozbudowuje się silnie i Gdynia, znaczenie swe ma i Tczew. Gdynia, skoro zostanie wykończona linja kolejowa Bydgoszcz-Gdynia, będzie mogła przepuścić do miljona ton towaru miesięcznie. Osiągnięcie przepustu 18 miljonów ton rocznie ma dać dalsza przebudowa sieci komunikacyjnej lądowej celem usprawnienia wszystkich trzech portów polskich. Prze-

pust towarów szedłby nietylko z eksportu i importu polskiego, ale z zainteresowanych innych krajów, jak Czechosłowacji, Rumunji i Rosji. Tak więc z racji rozbudowy portów morskich, rozbudowuje się i sieć kolejowa P. K. P.

Chodzi nam jednak głównie o odpowiedź na pytanie: Czy są jakie przedsiębiorstwa komunikacyjne zamorskie w Polsce. Jakie linje handlowe morskie ma Polska, a dalej w jakim kierunku winna iść polityka w handlu zamorskim aby nie ulec w walce konkurencyjnej, ale opanować zagraniczne i zamorskie rynki zbytu.

Odnośnie pierwszego pytania zaznaczyć wypada, że dzięki planowej działalności Ministerstwa Przemysłu i Handlu od przeszło już dwu lat istnieje przedsiębiorstwo państwowe: „Żegluga Polska", posiadająca tabór (13 okrętów) nadający się przeważnie do przewozu masowych ładunków i jest przedsiębiorstwem żeglugi nieregularnej. Prywatnych linij okrętowych nie posiadamy.

Pierwszy zatem krok ku rozwojowi naszej marynarki handlowej poczynił rząd, poczyniło państwo. Jeżeli chodzi o linje okrętowe, to dopiero pierwszą taką regularną i bezpośrednią komunikację prowadzimy z Ameryką Południową. Jest to jednak dopiero początek wielkich zadań, jakie czekają Polskę już w najbliższej przyszłości, aby opanować zamorskie rynki zbytu i otworzyć linje pod polską banderą.

Te zadania wielkie wymagają jednak wielkich wysiłków, i to materjalnych i moralnych. Żegluga morska nie jest bowiem przedsiębiorstwem, przynoszącem bezpośrednio i szybko wielkie zyski i korzyści, rentowność jej jest powolna i pozwala się oceniać dopiero po kilku, lub nawet po kilkunastu latach.

Zdaniem fachowców w tej sprawie nie należy jednak zaniedbywać tej gałęzi komunikacji, stanowiącej o mocarstwowem stanowisku Polski; rząd powiniem zainteresować żeglugą morską strony prywatne, dalej należy starać się o bezwzględne opanowanie zamorskich rynków zbytu.

Jeżelibyśmy się zapytali, czy rząd zaniedbuje żeglugę morską, musielibyśmy odpowiedzieć jednem słowem: nie! Wiemy, jak wyzyskał strajk w Anglji i opanował przynajmniej na pewien czas rynki zbytu. Że ich nie opanował wszystkich na zawsze, należy to wziąć na jego usprawiedliwienie, że eksport u nas nie jest jeszcze należycie zorganizowany, że można powiedzieć, nie jest jeszcze prawie wcale zorganizowany [1]), a dalej, że Anglja po strajku, przystąpiła do ożywionego handlu eksportowego węglem, powracając do wyrobionych konjunktur i stosunków przedstrejkowych.

Pomimoto zdołaliśmy opanować pewne egzotyczne rynki zbytu (w Afryce), chociaż o słabem zapotrzebowaniu. Rynków tych jednak nie należy lekceważyć, są to bowiem pozycje, skąd handel nasz zamorski będzie się rozszerzał, skąd zdobywać zaczniemy dalsze tereny zamorskiego traffiku. Ponadto zainteresowani jesteśmy w handlu na Dalekim Wschodzie, a stosunki komunikacyjne z Południową Ameryką daje nam gwarancję ogromnej rentowności linji handlowych z odleglejszemi.

I tylko na tak pojętą politykę handlu zamorskiego liczyć możemy. Nie możemy się łudzić z dobyciem rynków europejskich (przynajmniej na dłuższy okres czasu), natomiast zdobycze te czynić można w krajach dalszych, poza Europą leżących, a zdobycze będą olbrzymie.

Oczy nasze skierowane winny być zatem w stronę krajów egzotycznych, niech tam prowadzą nasze drogi handlowe nie poto tylko, aby przewozić, ale poto, aby szukać tego, co życie gospodarcze Polski może podnieść na nieznane dotąd wyżyny [2])....

Gees

ULGI PRZEJAZDOWE Z UZDROWISK

Ktokolwiek zaznajomi się z całością postanowień taryfy osobowej część II. nie może się oprzeć wrażeniu, że altruizm naszego Ministerstwa Komunikacji posunięty został do ostatecznych granic, a udzielanie ulg przejazdowych tak hojną ręką, nie wspominając o ulgach pozataryfowych, słusznie nadają naszym kolejom charakter instytucji społeczno-humanitarnej, gdyby oblicze tej instytucji względem jej własnych pracowników nie wyglądało niestety mniej filantropijnie.

Myślą przewodnią udzielania tych ulg przejazdowych, były względy społeczne i humanitarne, których zapoznawać ani lekceważyć nie można, codzienna jednak praktyka wykazuje, że z tych właśnie względów korzystać mogą i korzystają ci wszyscy, którzy stale wysilają się nad tem, by na państwie i społeczeństwie tylko żerować, ze szkodą dla hojnego filantropa kolejowego.

Niezwykle pomocną tym żerowcom jest niejasność istniejących przepisów, to też jest ona w niesłychanie rafinowany sposób wykorzystywana, z drugiej strony pozostawianie kompetencji udzielania ulg w rękach obcych niekolejowych instytucyj, stwarza możliwość popełniania nieuchwytnych nadużyć.

Takim terenem nadużyć z olbrzymiemi stratami dla kolei, są ulgi przy przejazdach z uzdrowisk krajowych, z których w Polsce korzysta z górą 300.000 osób rocznie.

Już sama zasada stosowania ulgi tej bez różnicy stanu majątkowego korzystającego, nie wydaje się być słuszną. Kogo stać na opłacenie jednomiesięcznego pobytu w Krynicy czy Zakopanem, ceną 2.000 złotych, dla tego ulga jest bez znaczenia, lecz jest ona dobrodziejstwem dla tych, którzy pożyczonem groszem ratować muszą nędzą nadwątlone zdrowie.

Pewne rozgraniczenie winno tu być ustanowione.

Prawo udzielania ulg przy przejazdach z uzdrowisk, nadano Komisjom Zdrojowym lub gminom, co jest zrzeczeniem się prawa gospodarowania we własnym folwarku ze strony kolei, na rzecz tych instytucyj. To też Komisje Zdrojowe i gminy miejscowości klimatycznych, gospodarują na kolejowym folwarku, jak im wygodniej, czerpiąc z tego niepomierne korzyści.

Za druk użyty na zaświadczenie, pobierają po 80 groszy, co przy 300.000 wydanych zaświadczeń przynosi dochód roczny 240.000 złotych, z czego kolej nie otrzymuje ani jednego grosza.

Dzięki niejasności odnośnych przepisów, uzyskanie ulgi przejazdowej w dowolnej klasie i do którejkolwiek miejscowości w Polsce ponad 100 km nie przedstawia żadnych trudności.

Koleje czeskie udzielają również ulg przejazdowych ze swych uzdrowisk, ale tylko do tej stacji, z której przyjazd nastąpił do uzdrowiska, i tą klasą, której bilet okazano przy przyjeździe.

U nas inaczej. Mimo deficytowego ruchu osobowego, obojętnie patrzy się na to, że przejazd za ulgą kuracyjną nie jest pokryty na tej samej przestrzeni i w tej samej klasie przejazdem za pełną cenę, obojętnie patrzy się na to, że do naszych uzdrowisk przybywają pociągi przepełnione wagonami klasy trzeciej, a pustemi wagonami klasy pierwszej i drugiej, z uzdrowisk zaś w wagonach miękkich miejsca nie znajdzie, gdy wagony klasy trzeciej biegną próżne.

By nabyć prawa do ulgowego przejazdu 66% zniżką ceny biletu pociągiem osobowym, nie musi się przebywać w uzdrowisku przez 14 dni, wystarczy wyręczyć się kimś ktoby zajął się zameldowaniem i opłaceniem taksy klimatycznej, zarząd uzdrowiska nie ob-

---

[1]) „Przemysł i Handel", zeszyt 23: „O rozwój ekspanzji gospodarczej".

[2]) „Przemysł i Handel", Nr. 16. „Doświadczenia i wnioski" — Uziembło.

chodzi czy płacący taksę jest w uzdrowisku, na podstawie opłaconej taksy: kto się zgłosi otrzyma ulgę.

Wiedzą o tem nasi kuracjusze z Będzina i Nalewek, i odpowiednio wykorzystują.

Przykład niech przemówi, a nie jest to przykład z teorji, lecz z codziennej niestety praktyki.

Srul Hosenknopf wysłał swą Rebekę na „szwirzy klimat" do Zakopanego, ona przyjechawszy zameldowała że przyjechała z mężem, i zapłaciła za niego taksę kuracyjną za dwa tygodnie. Po 14-tu dniach przyjeżdża Srul oglądnąć, czy Rebece klimat dobrze zrobił, bawi dwa dni, bierze zaświadczenie ulgowe jedzie za interesem do Gdańska, rad że zrobił na głupiej kolei dobry interes.

Cały bilet z Zakopanego do Gdańska kosztuje w klasie drugiej około 90 złotych, Srul za bilet ulgowy zapłacił 30 złotych, taksę kuracyjną 10 złotych, zaświadczenie ulgowe 80 groszy, zarobił na tem na czysto 49 zł. 20 gr., klimatyka zarobiła 10 zł. 80 gr., a kolej straciła 60 zł. A takich Srulów są tysiące i w setki tysięcy idą straty kolei.

Z ulg uzdrowiskowych korzystają nietylko odwiedzający je, lecz i właściciele will i pensjonatów, funkcjonarjusze klimatyk i zarządów zdrojowych. W myśl przepisów nie mają oni do tego prawa, lecz kto ich zna, kto może stwierdzić że ten lub ów mieszka stale w uzdrowisku, w którem właściciele i dzierżawcy pensjonatów zmieniają się co rok, a przy kasach biletowych pełnią służbę również co rok zmieniający się przydelegowani na sezon pracownicy z obcych stacyj.

Nabyte prawa pracowników kolejowych do ulgowych przejazdów, ograniczono do minimum, natomiast ulgi przy przejazdach z uzdrowisk krajowych wydaje się bez zapewnienia sobie choćby prawa ścisłej kontroli.

Jeżeli zasada racjonalnych oszczędności na P. K. P. nie ma być frazesem, jeżeli stosowanie ulg przejazdowych z uzdrojowisk krajowych, ma być środkiem propagandy służącej ich rozwojowi, a nie marnotrawieniem grosza, winne być bezzwłocznie potworzone na stacjach w miejscowościach uzdrowiskowych kolejowe biura meldunkowe. Koszta takich biur, nie obciążają bynajmniej budżetu kolejowego, gdyż zostaną pokryte za wydawane zaświadczenia, które dziś nie wiem z jakiego tytułu pobierają komisje i zarządy zdrojowe, a skutki nadania organom kolejowym kompetencji wydawania ulgowych zaświadczeń nie dadzą na siebie długo czekać, nadużyciom zostanie położony kres, i cel zostanie osiągnięty.

H. K.

ATAK SŁUŻBY NIŻSZEJ

WAŻNE DLA KOLEGÓW CZŁONKÓW P. Z. K.

Zarząd Główny Polskiego Związku Kolejowców, do którego należą także pracownicy z wykształceniem średniem, miał odwagę wnieść do Ministerstwa Komunikacji memorjał z dnia 23 listopada 1928 r. pod Nr. 3142, który, uderzając w zdecydowany sposób w interesa pracowników z wykształceniem średniem, jest dowodem niedwuznacznej życzliwości Zarządu Gł. P. Z. K. dla własnych członków - maturzystów, a równocześnie stanowić musi zasadniczy zwrot w stosunkach między naszym Związkiem, jako organizacją zawodową tej kategorji pracowników — a P. Z. K.

Wobec wytworzonej w ten sposób sytuacji, zmuszeni jesteśmy w sposób również zdecydowany zająć się rzeczowym memorjałem, zamieszczonym — w całej bezwstydnej krasie i dwulicowości dla P. Z. K - owców-maturzystów — w „Kolejowcu Polskim" nr. 34 z dnia 1 grudnia 1928. r.

Memorjał przedewszystkiem podkreśla, że wyraża postulaty pracowników „służby średniej" z Małopolski i usiłuje w ten sposób, z dziwną pracowitością, przyswoić nomenklaturze kolejowej nowy termin: „służba średnia". P. Z. K. od dłuższego czasu konsekwentnie stwarza służbę średnią, która — jak z memorjału okazuje się — miałaby pochłonąć pracowników z ukończonemi studjami szkoły średniej, tak, że w następstwie mielibyśmy nad średniakami tylko pracowników z wykształceniem akademickiem, zaś poniżej tylko służbę placową, jazdy i robotników. Zaborczość u P. Z. K. jest więc wcale ładna, a na ołtarzu jej musiałoby Ministerstwo złożyć wszystkie dotychczasowe wyniki organizacyjne, doświadczenie kolei zachodnio - europejskich, zaś prapracownik - inteligent zostałby raz jeszcze zpauperyzowany na korzyść rzemieślników służby wykonawczej, gdyż niemożna inaczej nazwać b. robotników, subjektów, fryzjerów, tramwajarzy i t. d., którzy tresowani czas dłuższy, stali się robotnikami kwalifikowanymi do spełniania pewnych czynności mechanicznych w kolejnictwie.

Wracając do pierwszego ustępu memorjału — tego dziejowego dokumentu dla maturzystów z P. Z. K. — przedewszystkiem zdziwić się musimy, że Związek ten napada Władze dyrekcyjne z Małopolski i skarży się na rzekomy chaos w administracji dyrekcyjnej. Pamiętamy przecież czasy, gdy chaos w dyrekcjach był szczególnie miły P. Z. K. i umożliwiał mu popieranie awansów wielu osobników o nadzwyczaj marnej przeszłości służbowej i zupełnie mętnego wykształcenia ogólnego. Przecież z tych czasów pochodzi wielu dzisiejszych adjunktów i asesorów, należących ongiś do III statusu i nieumiejących ortograficznie zdania jednego napisać.

I jeżeli P. Z. K. chciałby być choćby wobec Władz dyrekcyjnych uczciwym, musiałby przyznać, że procentowo najwięcej posad obsadza się w drodze konkursu właśnie w Małopolsce, zaś doświadczenia dyrekcyj w kierunku nadawania posad amatorom na rangi urzędnicze są naogół ujemne i obfitujące w skandalicz ne sytuacje. I jeżeli w dalszym ciągu będziemy lubować się w zestawianiach i porównaniach, to nie 1/3 lecz 3/4 pracowników służby niższej zostało awansowanych i piastuje stanowiska wyższe. Część wypełnia wprawdzie swe obowiązki wzorowo, lecz większość jest niezdolna do samodzielnego interpretowania choćby najzwyklejszych zarządzeń dyrekcji, co pociąga za sobą wydawanie szerokich pouczeń, rozjazdy służbowe, usterki, a w następstwie zamęt w toku służby. I gdyby P. Z. K. chciało być wiernym wyrazicielem opinji pracowników niższych, musiałoby żądać od MK. przywrócenia przedwojennego podziału na statusy i automatycznego awansu, gdyż stan obecny stwarzając sztuczny, bo idący od góry P. Z. K. antagonizm między urzędnikami a podurzędnikami, nie przyczynia się ani do polepszenia doli

pracowniczej, ani do usprawnienia administracji i w wysokim stopniu odracza „zjednoczenie kolejowców polskich“. Dół pracowniczy niejednokrotnie stawał na gruncie postanowień b. austrjackiej pragmatyki służbowej, lecz Zarząd Główny P. Z. K. z zadziwiającą wytrwałością nadsłuchuje uwag ambitnych analfabetów, którzy bez pracy i wysiłku chcieliby przejść do urzędniczych kategoryj, rezygnując dla tytułów nawet z życiowych potrzeb własnych i rodziny.

Memorjał, przez nas omawiany w powodzi różowych i samochwalbnych określeń, żąda przedewszystkiem zniesienia egzaminów uzupełniających dla dzisiejszych adjunktów i asesorów „warszawskiego“ pochodzenia. Motywa są bardzo mętne, gdyż zainteresowani sami dobrze wiedzą, że przejście za austrjackich czasów do III statusu, nie równało się mianowaniu „urzędnikiem“ — jakkolwiek rzetelnie stwierdzić musimy, że zaszeregowani do III statusu za czasów śp. Austrji, byli pracownikami pod każdym względem wzorowymi i nie mogą być porównani nawet z przeszeregowanymi za czasów warszawskich. Również zaklinanie się, że są nauczycielami kandydatów (aspirantów) jest wobec kursów aspiranckich przy dyrekcjach od 1920 roku, dość dowolne.

Przypomnieć należy, że wymogi do egzaminu uzupełniającego są minimalne, a złożenie egzaminu nie może w niczem poprawić istotnego położenia zainteresowanych, zwłaszcza, że niskie normowanie stacyj i stanowisk dyrekcyjnych, pozwoliłoby na uzyskanie wyższej posady dopiero w wypadku, gdyby pracownicy ci osiągnęli posady zawiadowców stacyj I kl., posady referentów konceptowych I kl. i zastępców kierowników działów w dyrekcjach.

Zaprawdę, Zarząd Kolei Państwowych nie znajduje się w tak wyjątkowem położeniu, by korzystać musiał przy obsadzie tych posad z ofert rzemieślników kolejnictwa! Zdawanie egzaminów uzupełniających świadczy wprawdzie o dobrych chęciach i apetycie służby niższej, lecz realizacja tych mrzonek dałaby nam groteskę, a nie zdrową politykę personalną Zarządu kolejowego.

Nie znaczy to jednak, że dzisiejsza polityka personalna jest świetna i na ten temat pozwolimy sobie niebawem zanotować swe spostrzeżenia i uwagi.

Punkt drugi memorjału jest równie ambitny jak poprzedni. My również żądamy od pracownika uzyskującego IX gr. uposażenia „stwierdzenia ogólnego poziomu ich wykształcenia“. Różnimy się tylko z P. Z. K. odnośnie wykonania tego postulatu. P. Z. K. twierdzi bowiem, że egzamin uzupełniający z przepisów administracyjnych wyłącznie wystarczałby, my zaś wiemy, że „ogólny poziom wykształcenia“ nie zależy od znajomości telegrafowania i sygnalizacji, lecz nabyć go trzeba przez naukę np. 4 lata szkoły powszechnej + 8 lat gimnazjum, by zrozumieć studjowane przepisy administracyjne. Wykształcenie bowiem, przez gimnastykę mózgu, umożliwia orjentowanie się w wydarzeniach zewnętrznych, stawianie logicznych wniosków, daje wytłumaczenie praw przyrody, wypadków społecznych i historycznych.

Gdybyśmy mieli zaborczość i bezwzględność Zarządu Gł. P. Z. K., musielibyśmy żądać od zorganizowanych pracowników niższych choćby wiadomości sztubaka z 6 kl. gimnazjalnej. My jednak pragniemy, by przyszła pragmatyka zasadniczo zaliczyła personel do kategoryj, zależnie od posiadanego wykształcenia ogólnego, zaś awansowanie odbywałoby się automatycznie, w ramach zakreślonych pragmatyką. Pragmatyka, regulując stosunek wzajemny Zarządu kolejowego do pracowników, nie powinna dozwolić, by pracownik płacony przez Zarząd, rozpoczynając służbę od spisywacza wagonów, robotnika stacyjnego, w najlepszym wypadku od telegrafisty i rozjaśniając poniekąd kosztem Zarządu swe wiadomości zawodowe mógł być postawiony wyżej drugiego pracownika, który systematycznie, kosztem rodziców nabywał wiedzę ogólną, a wstępując w służbę ma za sobą długie lata nauki i z miejsca przedstawia Zarządowi pracę inteligenta, podczas gdy w poprzednim wypadku ma się do czynienia z automatem, nastrojonym przez Zarząd kolejowy. I skoro do studjów wyższych potrzebna jest pewna wiedza ogólna, wyniesiona z gimnazjum, tak i do ważniejszych zadań w kolejnictwie musi się żądać zasadniczego ogólnego wykształcenia.

Zastrzegając się jaknajbardziej stanowczo przeciw posądzeniom o stanowość i nieliberalizm, przypominamy — pracownicy starsi wiedzą to równie dobrze — że podział na statusy i automatyczny awans, nie jątrząc personel, dawał wszystkim dobre warunki pracy, płacy i... zadowolenie.

Aż do czasu jednak wywalczenia zdrowej pragmatyki, uważamy zarządzenie M. K. w kierunku badania odruchów inteligentnych od ubiegających się o posady urzędnicze za słuszne, z tem tylko zastrzeżeniem, że obecnie bardzo wiele takich pracowników złożyło egzamin uzupełniający, którzy wstyd przynoszą nawet służbie niższej. W przyszłości należałoby i do egzaminów dopuszczać staranniej i egzaminować uważniej.

W trzecim i czwartym punkcie memorjału całkiem już konsekwentnie żąda P. Z. K. wspólnych list starszeństwa pracowników z wykształceniem średniem i pracowników niższych, uzupełnionych i przeszeregowanych. Mówi się więc dosłownie „nie ma i nie może być więcej i mniej wartościowych adjunktów asesorów i starszych asesorów“ i żąda wycofania z Dz. Urz. M. K. nr. 2 ex. 1925 klauzuli o wykształceniu ogólnem, które — zdaniem twórców z P. Z. K. — jest całkiem zbędne, skoro b. pisarz wagonowy lub robotnik uzyskał VIII lub VII grupę uposażenia.

To już jest operetka, a nie memorjał, mający przekonać M. K. Zaszeregujmy pracowników wyłącznie według lat służby, a powstanie w kolejnictwie istny raj bolszewicki. Skoro dzisiejsi asesorowie i st. asesorowie przegrupowani z podurzędników, nie będą zdawać zupełnie egzaminów, skoro egzamin st. asystentów ograniczyłby się do pogawędki, a następnie wszyscy ci byliby zaszeregowani do listy starszeństwa według lat służby, nastąpiłby zupełny przewrót w obsadzie stacyj, zwłaszcza, gdy zniknęłoby z ogłoszeń konkursowych owe znienawidzone „wykształcenie średnie“. Maluczko, a zawiadowcami stacyj I kl. zostaną półanalfabeci; referaty dyrekcyjne urągać będą zasadom ortografji, miasto wojewódzkie otrzyma zawiadowcę, który uwierzy, że Blamange jest kuzynem marszałka Focha, cesarza Urugwayu!

Na zakończeniu memorjału znajduje się kilka bajek dla grzecznych dzieci, a trudno sądzić, że M. K. jest jeszcze w wieku niemowlęcym i weźmie je serjo. Napisano tam, że st. asesorowie z maturą są zawiadowcami wymijanek i przystanków osobowych, że nie chcą robić, że właściwe dyrekcje kolejowe dodają st. asesorom kilku dyżurnych i kasjera, gdyż inaczej nie potrafiliby i nie chcieli zarządzać temi wymijankami. Zato w dyrekcjach asystenci (dzisiejsi!) dzierżą ważne

referaty i zapewne oni mają tak wielki wpływ na mianowania i obsady.

Memorjał roi się od skarg na Dyrekcje małopolskie i podnosi czerwony płomień buntu.

Warunki dzisiejsze uważa za nienormalne i „dla pracowników nie do zniesienia“.

Mimo swą pozorną wesołość, jest ważnym znakiem czasu i wszyscy pracownicy z wykształceniem średniem, a zwłaszcza maturzyści z P. Z. K., winni go starannie przeczytać i zapamiętać. Stanowisko też zapewne stosowne zajmą, gdyż memorjał jest szczytem nielojalności P. Z. K. wobec własnych członków-maturzystów i naszego Związku, jako organizacji pracowników z wykształceniem średniem.

Nie ulega też najmniejszej wątpliwości, że Zarząd Gł. Z. U. P. uczyni wszystko, co każe mu obowiązek statutowy.

Do tematu poruszonego w powyższem jeszcze powrócimy.

ZASTOSOWANIE AMNESTJI W ODNIESIENIU DO PRZESTĘPSTW PRACOWN. P. K. P.

Ogłoszona z powodu dziesięciolecia odzyskania niepodległości przez Państwo Polskie, ustawa amnestyjna, w zasadzie ujęta jest dość szeroko, a w odniesieniu zwłaszcza do przestępstw o podłożu politycznem, a przedewszystkiem narowodościowem, rzec można nawet bardzo liberalna.

W odniesieniu do przestępstw służbowych, nie wykazuje amnestja już takiego rozmachu, nie mniej i w tym kierunku zakres jej działania, jest nieporównanie znaczniejszy od zakresu trzech poprzedzających ją ustaw amnestyjnych.

Zwięzły wyciąg postanowień ostatniej ustawy amnestyjnej, które mają zastosowanie odnośnie do przestępstw służbowych, znajdujemy w rozporządzeniu Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 listopada 1928, Nr. 20931/1/28 ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 24 z dnia 11 listopada 1928.

Przy porównaniu treści odnośnych postanowień ustawy z treścią rozporządzenia M. K., trudno w rozporządzeniu dopatrzeć się jakichkolwiek tendencji uszczuplenia zakresu działania ustawy. Treść rozporządzenia, przed ogłoszeniem jej w Dzienniku Urzędowym M. K., była na szeregu konferencyj uzgodniona z Ministerstwem Sprawiedliwości.

Przechodząc do samej treści rozporządzenia M. K., dowiadujemy się, że ogółem objęto amnestją przestępstwa służbowe, popełnione przed dniem 3 maja 1928, o ile były one w tym dniu ukończone.

Zastrzeżenie, co do ukończenia przestępstw w dniu 3 maja 1928, dotyczy przestępstw ciągłych, a więc takich które przez pewien okres czasu były stale i w ten sam sposób powtarzane.

Np. Przeprowadzona w dniu 10 maja 1928 rewizja kasy wykazała, że pracownik „X.“ począwszy od stycznia 1928 po dzień rewizji, prowadził książki i zapiski kasowe niedbale i niezgodnie z obowiązującemi przepisami. Ponieważ przestępstwo to było kontynuowane i po dniu 3 maja 1928, wina nie zostanie objęta amnestją.

Dotychczas mówiliśmy ogólnie o przestępstwach służbowych. Jak wiadomo przestępstwa służbowe dzielimy na:

1) porządkowe;
2) dyscyplinarne.

Co do wykroczeń porządkowych, to te, o ile zostały popełnione przed dniem 3 maja 1928 i w dniu tym ukończone, bez względu na rodzaj i wymiar kary są objęte amnestją pod warunkiem, że nie były one popełnione na szkodę Skarbu Państwa.

Tu wypada nadmienić, że za przestępstwa popełnione na szkodę Skarbu Państwa, mają być uważane tylko te, które popełniono z zamiarem wyrządzenia Skarbowi Państwa szkody. Natomiast nie są wyłączone z pod amnestji te przestępstwa, które wprawdzie spowodowały Skarbowi Państwa szkodę jednak zostały popełnione bez złego zamiaru.

Do takich właśnie przestępstw należy zaliczyć przedewszystkiem wszelkiego rodzaju przestępstwa ruchowe.

Do wykroczeń porządkowych należy więc stosować abolicję, t. zn. postępowania w tych sprawach nie należy wdrażać, a wdrożone należy umorzyć.

Nałożone w drodze porządkowej kary (pieniężne), bez względu na to, że zostały ewent. orzeczone po dniu 3 maja 1928, o ile dotychczas nie ciągnięto, darowuje się.

Ściągniętych w całości w tej drodze grzywien, nawet o ile dotyczą wykroczeń objętych amnestją, nie zwraca się, a Dyrekcja ograniczy się do skreślenia kar w tabeli.

Wobec licznych zapytań, z jakiemi spotkałem się ze strony zainteresowanych pracowników zaznaczam, że stosowane po myśli §§ 31 i 33 ordynacji służbowej przypisy do zwrotu, jako nie dające się podciągnąć pod pojęcie kary, nie są objęte amnestją.

Co do przestępstw dyscyplinarnych, to dla tych przewiduje ustawa jedynie darowanie kary nagany, i to oczywiście tylko w wypadku, gdy przestępstwo nie było popełnione na szkodę Skarbu Państwa.

W sprawach tych abolicja nie jest przewidziana, dopuszczalne jest więc tylko skreślenie orzeczonej już prawomocnej kary nagany.

Natomiast nawet w tych wypadkach, w których z charakteru przestępstwa, względnie na podstawie posiadanego materjału dowodowego z góry należałoby przewidywać tylko karę nagany, dochodzenia muszą być prowadzone aż do wydania prawomocnego orzeczenia.

Gdyby w wypadku takim orzeczenie Komisji dyscyplinarnej I instancji opiewające na naganę nie stało się prawomocne z powodu niezatwierdzenia przez Prezesa D. K. P., lub wniesienia przez zainteresowanego pracownika odwołania do Wyższej Komisji dyscyplinarnej, — należy z zastosowaniem amnestji wstrzymać się do czasu prawomocnego ukończenia sprawy w Wyższej Komisji dyscyplinarnej, jako instancji ostatecznej.

W końcowych ustępach rozporządzenia M. K. znajdujemy postanowienia, dotyczące kwestji niezdolności będącej skutkiem dyscyplinarnego względnie karno-sądowego skazania.

Kwestję tą jednak, jako wymagającą zbyt obszernego omawiania, a w gruncie rzeczy nie wiele nas obchodzącą nie będziemy się specjalnie zajmować.

Zaznaczę tylko, że w myśl postanowień rozporządzenia M. K., z chwilą ustania niezdolności będącej skutkiem karno-sądowego skazania, skazany odzyskuje tylko zdolność ponownego ubiegania się o utracone prawa. Natomiast restitutio in integrum z mocy samej ustawy nie powstaje.

Przepisy jednak o darowaniu kar dodatkowych i ustaniu skutków skazania nie dotyczą kar dodatkowych i skutków, polegających na utracie prawa do poboru uposażeń, emerytur, rent i innych należności ze Skarbu Państwa i Kas Samorządowych.

Co do niezdolności, będącej skutkiem skazania dyscyplinarnego, to ponieważ amnestją nie zostały objęte kary dyscyplinarne, przeto też amnestja nie nabyła tej niezdolności, — chyba że w danym wypadku orzeczono tylko karę nagany.

Na zakończenie muszę nadmienić, że w odniesieniu do przestępstw służbowych pracowników kolej. stosuje amnestję właściwa Dyrekcja K. P.

Od decyzji Dyrekcji może interesowany pracownik w ciągu 30 dni od dnia doręczenia mu decyzji, wnieść za pośrednictwem Dyrekcji zażalenie do Ministerstwa Komunikacji, którego decyzja jest w tych wypadkach ostateczna. *J. K.*

SZARADA ZAWSZE NA CZASIE

Pierwsza oznacza wyraz „tak“ w włościańskiej gwarze,
Druga znany zaimek, trzecia przeczyć każe,
Trzecia wspak też zaimek, lecz w obcym języku,
Pójdziesz do trzeciej—pierwszej, jednak nie rób krzyku...
Wspak drugą, mój kochany bracie druga—trzecia,
Bo miałem raz kolegę (stroił się z Waszecia),
Nazwiskiem pierwsza—druga, gdy mu nędza zbrzydła,
Puszczał na pocieszenie pierwsze—trzecie z mydła;
Całość, moi Koledzy,... „uroczyste“ słowa,
Któremi wciąż nas karmi wielka w Państwie głowa,
Że Rząd tuż-tuż podniesie dziadowskie pobory;
Któryż wszakże pracownik uwierzyć w to skory?...
Co bowiem w Polsce nieraz z wyżyn Rządu pada,
Właśnie tylko za „całość“ uważa gromada. MOKA

ŻYCIE ZWIĄZKU

Bądź zdrów, Ty Roku Nasz Stary
Żegnają Cię głuche pomruki
Nie jedneś porwał ofiary
Nie jedneś zostawił nam luki...
W tej doli ciężkiego brzemienia
Tyś w niczem nie ulżył, tyranie
Zawiodłeś nazze marzenia,
Zła pamięć po Tobie zostanie!...
Lecz zato Rok Nowy, Rok Młody
Z radosnym witając uśmiechem
Wołamy do pracy, do zgody,
Niech radość odezwie się echem
Niech serca nam smutne rozpali
Niech nam ożyją nadzieje
My płyńmy po srebrnej wciąż fali
Gdzie nowa już era jaśnieje!... (M. Cz.)

ŚW. MIKOŁAJ W KRAKOWIE

Staraniem Zarządu Okręgowego i Koła krakowskiego, odbyła się dnia 5 grudnia 1928, przemiła uroczystość dla naszych Milusińkich: Odwiedziny grzecznych dzieci przez św. Mikołaja, w sali X. X. Salezjanów. Św. Mikołaj przybył jak zawsze osobiście w towarzystwie niebieskiej świty, aniołów i aniołków, przynosząc grzecznym starszym i młodszym dzieciom, wspaniałe dary z nieba.

Na program uroczystości złożyły się:
1) 3-aktowa sztuka p. t. „W Krainie Czarów", odegrana wyśmienicie przez dzieci dla dzieci,
2) rozdanie podarków przez św. Mikołaja,
3) ogólna zabawa dla dzieci.

Wymienić wypada główniejsze role, sztuki odegranej bardzo dobrze przez następujące dzieci:

Herska Irusia w roli dziewczynki Jadzi i rusałki, Zdziarska Zosia w roli Anioła rozdawcy, Preisówna Miecia w roli Króla Karłów, Myśliwcówna Marysieńka w roli małego Aniołka, Rysiewicz Adam w roli chłopca gimnazjasty Tadzia, Skotnicki Tosiek w roli dziadka weterana z r. 1863, Myśliwiec Kazio w roli zaginionego w lesie chłopczyka. Piękny szczególnie był w drugim akcie sztuki, taniec rusałek.

Dzieci obdarzono podarkami przez św. Mikołaja, ponieważ wszystkie przyrzekły, że będą mówić pacierz i będą bardzo grzeczne, skorzystały z okazji uroczystości i zabawiały się przy dźwiękach skrzypiec (kol. Chan) i fortepianu (kol. Smagowicz), do późnego wieczora.

Zabawę dzieci b. sprawnie i dobrze prowadzili p. Zdziarska i kol. Gądek.

Uroczystość dzięki sprężystości i wytrwałej pracy Pań i Panów Komitetowych, udała się i przyniosła dochód, który podzielono, przeznaczając go: na sieroty po pracownikach kolejowych, na potrzeby propagandowe Koła i na bibljotekę Zarządu-Okręgowego.

Na tem miejscu Zarz. Okręgowy i Zarząd Koła dziękuje za udział w pracach Komitetu Paniom: Herskiej za wspaniale przeprowadzoną reżyserję baletu rusałek, Zdziarskiej za ogólny nadzór w czasie prób i przedstawienia oraz za wykonanie kostjumów rusałek, Gądkowej za dobre zorganizowanie bufetu, który przyniósł znaczny dochód, Skotnickiej za udział w pracach przygotowawczym, Szczurowskiej, za bezinteresowną pomoc w dostarczaniu niektórych kostjumów, Urbankowej, Króczkowej i Pasiutowej za pomoc w bufecie.

Kolegom: Bulsiewiczowi za bezinteresowną i gorliwą pomoc w reżyserji sztuki odegranej przez dzieci oraz za cenne wskazówki w wykonaniu całej uroczystości, Smagowiczowi i Romańskiemu Mieczysławowi za wykonanie części muzycznej sztuki, Pamule za przeprowadzenie strony finansowej, Chanowi za udział w zabawie dzieci, Urbankowi za chętną i każdorazową pomoc w wykonaniu imprezy.

W końcu podziękować należy X. X. Salezjanom, za odnajęcie po nader niskiej cenie sali Teatralnej oraz za wszelką a bardzo chętną pomoc, okazaną przed i w czasie uroczystości.

KONFERENCJA PREZESÓW KÓŁ OKRĘGU KRAKOWSKIEGO

odbyła się dnia 16 grudnia 1928 r. przy udziale wszystkich członków Z. O. i członków Zarządu Gł. krakowskich, jakoteż przybyłych Prezesów Kół.

Zagaił Konferencję Prezesów Kół Wicepr. Zarz. Okr. kol. Gądek, witając przybyłych Kolegów, zaznaczył następnie że każda Konferencja Prezesów Kół winna wlać w organizm Kół nowego ducha, winna być czynnikiem podniecającym akcję związkową i rozwój życia koleżenskiego i towarzyskiego w Kołach. Życzeniem owocnych obrad zakończył kol. Gądek swe przemówienie.

Jako pierwszy referent wystąpił, kol. Urbanek. Przedstawił on wszystkie dotychczasowe błędy przy wybieraniu członków Związku na członków Zarządów. Wybiera się zwykle improwizując, nie mając przygotowanych list, a co gorsza ludzi, którzy często rezygnują ze swych godności, przez co praca organizacyjna kuleje, o ile nie upada całkowicie. Niema przygotowania do pracy organizacyjnej i u Zarządów i u członków.

Tak dalej iść nie może. Należy zreorganizować pracę w Związku „in capite et in membris". Bo i Zarządy Okręgowy i Główny winne są, że taki stan w pracy Związkowej jest tolerowany. Należy dopilnować pracę Kół, a zwłaszcza wielki nacisk kłaść na przeprowadzane wybory w Kołach, aby „właściwi ludzie znaleźli się na właściwem miejscu".

Zarządy Kół winny, przez dłuższy czas zastanawiać się nad przyszłym Zarządem, a nie wybierać go dopiero na sali podczas Walnego Zebrania.

Taki improwizowany Zarząd napewno się zdekompletuje i nic nie zdziała.

Do Zarządu bowiem winni wejść ludzie, wpierw dobrze interpelowani, czy faktycznie chcą, pragną i mają ochotę pracować.

Nad referatem wywiązała się długa dyskusja. Brali w niej udział prawie wszyscy obecni.

Niedomagania w życiu organizacyjnem spowodowane są wielkiem rozdrobnieniem członków na przestrzeni, brakiem lokalów Związkowych, stosunkami miejscowemi, a głównie warunkami życiowemi, przygnębiającemi pracowników.

Wielką wagę położono na brak lokali Związkowych i Prezesi sprawę tychże poruszą na Walnych Zebraniach członków Kół celem przygotowania odpowiednich wniosków na Zjazd Okręgowy i Walny.

Pozatem dyskusja przyczyniła się do poczynienia przez Zarząd Okręgowy, wielu cennych spostrzeżeń, które się mu przydadzą w dalszej jego pracy organizacyjnej.

Drugi z kolei referent, kol. Ziołowski sprecyzował swój referat na temat jednania do Związku kolegów nienależących do kilku wytycznych, które wywołały żywą dyskusję. Koledzy Prezesi postanowili w myśl wywodów kolegi Ziołowskiego wszcząć akcję w swych kołach z uwzględnieniem lokalnych warunków.

Emanacją niejako powyższych dwu punktów był następny punkt dyskusyjny na temat współpracy Zarządów Kół.

Doświadczenie w dotychczasowej współpracy skłania Prezesów Kół do kontynuowania Zebrań towarzyskich z kilku Kół naraz, podobnie, jak to urządziły w roku ubiegłym Zarządy Kół Jasło, Nowy Sącz i Tarnów na granicy tychże Kół, tj w Stróżach.

Odnośnie urządzania towarzyskich wycieczek, zebrań i t. p. Prezesi Kół postanowili być ze sobą i z Zarządem Okr. w stałym kontakcie i tego rodzaju imprezy urządzać. Imprezy te napewno będą (jedną z najlepszych) propagandą naszej rodziny Związkowej.

Doskonale opracowany referat na temat ewentualnych zmian statutu przygotował kol. Bulsiewicz. W referacie tym poruszył najbardziej zaniedbane strony statutu, poczynił uwagi na temat uzupełnień i zmian.

Dyskusja, w której odznaczył się głównie kol. Schieberl prowadzona w poważnym bardzo nastroju, doprowadziła do uzgodnienia zapatrywania na zmiany statutowe, a mianowicie że zmiany te winno się przez dłuższy czas opracowywać i że praca ta wymaga wielkiego wysiłku. Zmiany statutowe będzie się w Kołach trutynować i przedyskutowywać, aby przygoto-

Stacja ....

W Pan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

wać należyty materjał dla przyszłych Walnych Zgromadzeń i Zjazdów. Nie jest to jednak praca jednego roku, jeżeli ma wydać trwałe owoce.

Kolega Schieberl ze względu na spóźnioną już porę w krótkich słowach przedstawił swój referat o Spółdzielni i kasach Samopomocy.

Wykazując na podstawie przeprowadzonej dyskusji, że dzisiejszy materjalny więcej pogląd na świat, a więc i na sprawy Związkowe, większość kolegów w Związku żywi, przedstawił równocześnie i materjalne korzyści przynależności Związkowej, a te korzyści — to ruch spółdzielczy, który daje koledze tani kredyt, ratuje go w potrzebie, daje sposobność do oszczędności i ewentualnego nawet ubezpieczenia się na życie i na dożycie, przyczem dany kolega nie ponosi wielkich ciężarów, bo Spółdzielnia po koleżeńsku pracuje i postępuje. Na walory zatem i materjalne należy kolegom zwracać uwagę, a napewno nie tylko Spółdzielnia, ale i coraz to inne instytucje Związkowe powstające przy naszej organizacji, zachęca Kolegów do żywszego interesowania się Związkiem.

„KLEJNOT KASOWY“

(Epilog: „Sedy tycho, ne rypaj sia“)

Przed. blisko dwoma laty pojawił się w „Czasopiśmie“ artykuł p. t. „Klejnot kasowy“, w którym stanowczo wystąpiono przeciwko nominacji niejakiego Zenona Czołhana, asesora lwowskiej Dyrekcji kolei z Jarosławia, kontrolerem kasowym w Dyrekcji P. K. P. w Gdańsku. Dyrekcja bowiem kolejowa w Gdańsku nie znając bliżej, co to za „tęgi kasowiec“, ostatecznie zamianowała go u siebie tym kontrolerem, jakkolwiek dochodziły i tam słuchy, że Czołhan nie posiada wielu bardzo poważnych danych do objęcia powyższego, wysoce odpowiedzialnego stanowiska. Ale sprytny Czołhan potrafił znaleść w Gdańsku silnego protektora, a Dyrekcja P. K. P. we Lwowie dziwnym zbiegiem okoliczności niebacznie wypuściła od siebie podanie petenta bez miarodajnej w takim wypadku opinji Wydziału VII-go i I-go.

Mimo wszystko jednakże polowanie z nagonką na grupę VII-ą i na gdańskie djety nie powiodło się Czołhanowi, bo przecież zwyciężył argument, iż w interesie dobra służby nie można nieukwalifikowanemu człowiekowi dawać poprostu brzytwę do rąk, aby nie poderżnął siebie, a skompromitował nadomiar Małopolan, szczególnie zaś pracowników ze średniem wykształceniem. Dla tych wszakże zastrzeżono zasadniczo stanowiska kontrolerów kas, a piastują je nawet pracownicy z wyższemi studjami, podczas gdy Czołhan należy do byłego statutu III. Jednem słowem, Dyrekcia gdańska w krótkiej depeszy służbowej do Dyrekcji lwowskiej zrezygnowała z osoby Czołhana wogóle.

Co ale robi niedoszły kontroler Czołhan? Fatalnie speszony idzie do swej organizacji t. j. do Z. Z. P. i prosi o pomoc prawną celem zaskarżenia odpowiedzialnego redaktora „Czasopisma“, Czołhan bowiem twierdził, że to artykuł „Klejnot kasowy“, zamieszczony w Czasopiśmie pozbawił go kontrolerstwa, podniósłszy zarzuty nieścisłe, niesłuszne, nieprawdziwe i t. p. Z. Z. P. dało się też Czołhanowi wziąć na kawał i udzieliło mu pomocy prawnej. Dziś zapewne tego żałuje, gdyż na rozprawie sądowej we Lwowie w dniu 14 grudnia 1928 r. lapidarnie udowodniono Czołhanowi i aktami administracyjnemi Dyrekcji P. K. P. we Lwowie i zeznaniami świadków, kontrolerów kasowych lwowskiej Dyrekcji, iż wszystko to, co o Czołhanie napisano w artykule „Klejnot kasowy“, polegało w pełni na prawdzie. Dlatego Sąd uwolnił odpowiedzialnego redaktora od oskarżenia, a tem samem uznał słuszność zarzutów artykułu przeciw Czołhanowi.

A teraz pytamy: czy długoletnią praktykę bez wykształcenia ogólnego i fachowego można uważać za „pierwszorzędny“ warunek do mianowań i obsady stanowisk? Czołhan miał około 30 lat „praktyki“ a nie kwalifikował się i nie nadaje się do dzisiaj na kontrolera kas. A takich „praktycznych“ Czołhanowców w b. statucie III jest moc. Wszak obecnie nie ma więcej cudów na świecie, więc nawet „uzupełniający egzamin“ nie potrafi migiem rozjaśnić mózgownicy. I mózg przecież musi się ćwiczyć, a tą gimnastyką jest wieloletnia nauka, wiedza!

Czołhana zastępował na rozprawie adwokat Vogelfänger, odpowiedzialnego redaktora znakomity obrońca, Dr. Herschthal.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach i Gdańsku
Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**